Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10254

26. 03. 98

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dagmar Enkelmann, Dr. Gregor Gysi, Dr. Christa Luft, Manfred Müller (Berlin), Klaus-Jürgen Warnick und der Gruppe der PDS

Verkehrssituation und -planung in der Berliner Mitte, insbesondere im Umfeld von Gebäuden des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung

Am 6. Juli 1993 faßte der Gemeinsame Ausschuß von Bundesregierung und dem Berliner Senat einen Beschluß über den Ost-West-Straßenverkehr. Dem gingen die Regelungen zu Rechten des Bundes bei der Bauleitplanung in der Bundeshauptstadt im „Hauptstadtvertrag" zwischen dem Bund und dem Land Berlin vom 25. August 1992 (insbesondere Artikel 4 und 5 sowie dazugehörige Anlagen und Protokollnotizen) voraus (Quelle: Dokumente zur Bundeshauptstadt Berlin, Broschüre vom Presse- und Informationsamt des Landes Berlin, März 1995).

Die Beschlüsse des Gemeinsamen Ausschusses beinhalten auch die Festlegung, die „Clara-Zetkin-Straße ausschließlich für den Quell- und Zielverkehr des Parlaments- und Regierungsviertels auszuweisen" (Antwortschreiben vom 23. September 1994 der Bundestagsverwaltung im Auftrag der Präsidentin des Deutschen Bundestages an die Stadtteilvertretung „Wilhelmstraße"). In diesem Brief heißt es weiter: „Ich bitte um Ihr Verständnis, daß aus funktionalen und sicherheitstechnischen Gründen in der Tat keine Durchgangsstraße durch den Kernbereich der Gebäudeanlagen für das Parlament geführt werden kann. Neben den verkehrlichen und städtebaulichen Bedingungen sind im Parlaments- und Regierungsviertel auch die Erfordernisse für die Erreichbarkeit und Arbeitsfähigkeit des Deutschen Bundestages zu beachten."

Eines der wichtigsten Ziele bzw. eine der wichtigsten Vorgaben für die Verkehrsplanung war die Festlegung, in der Innenstadt das Verhältnis zwischen öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV), Radfahr- und Fußgängerverkehr sowie individuellem Kraftfahrzeugverkehr von 40 : 60 auf 80 : 20 umzukehren.

Seit dieser Zeit sind die Vorbereitungen für den Umzug von Deutschem Bundestag, Bundesregierung und Bundesrat wesentlich vorangeschritten. Das Umfeld in der Berliner Mitte hat sich verändert, die Behrenstraße wurde verlängert und ausgebaut. Inzwischen wurde auf Bitte des Deutschen Bundestages die Dorotheenstraße (früher Clara-Zetkin-Straße) für maximal acht Monate gesperrt. Dies war für den Berliner Senat zugleich ein

willkommener Anlaß, trotz zahlreicher Bedenken und Proteste das Brandenburger Tor für den individuellen Kraftfahrzeugverkehr zu öffnen. Die Anwohnerinnen und Anwohner der Wilhelmstraße (früher Otto-Grotewohl-Straße) haben mit zunehmenden Verkehrsbelästigungen zu kämpfen und zu leben und befürchten eine drastische Zunahme durch weitere Verkehrsbauten, insbesondere durch die geplante Verlängerung und den Ausbau der Französischen Straße.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wer vertrat und vertritt die Bundesregierung mit welchen Zielstellungen in der Unterarbeitsgruppe Verkehr des Gemeinsamen Ausschusses?

2. Welche weiteren Beschlüsse zu Verkehrsfragen in der Berliner Mitte wurden nach dem 6. Juli 1993 vom Gemeinsamen Ausschuß bzw. seiner Unterarbeitsgruppe Verkehr oder unter Beteiligung anderer Gremien des Bundes gefaßt (bitte detailliert mit Datum und Inhalt aufführen)?

3. In welcher Weise setzt sich die Bundesregierung dafür ein, daß im Bereich der Parlaments- und Regierungsbauten gute Bedingungen für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr geschaffen werden?

4. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung (bei Negierung von Beeinträchtigungen durch Baustellen) derzeitig die reale Leistungsfähigkeit der Straßen (Kfz-Aufkommen je Stunde und Richtung) im Ost-West-/West-Ost-Verkehr

   a) zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanal,

   b) zwischen der Dorotheenstraße und der Leipziger Straße,

   c) in der Straße Unter den Linden und der Behrenstraße?

5. Wie hoch wäre die erforderliche Leistungsfähigkeit der Straßen im Ost-West-/West-Ost-Verkehr bei Realisierung der Verkehrsaufteilung von 80 : 20 zugunsten des ÖPNV

   a) zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanal,

   b) zwischen der Dorotheenstraße und der Leipziger Straße,

   c) in der Straße Unter den Linden und der Behrenstraße?

6. Mit welchem Kfz-Aufkommen rechnet die Bundesregierung in der Dorotheenstraße nach der Fertigstellung der Bundesbauten?

7. Mit welchem Kfz-Aufkommen im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der Parlaments- und Regierungsfunktionen rechnet die Bundesregierung im unmittelbaren Umfeld der Bundestagsbauten (Privat-Kfz von Beschäftigten des Bundes, Dienstfahrzeuge, Besuchergruppen, individueller Besucherverkehr und Lieferverkehr)?

8. Ist das im Beschluß vom 6. Juli 1993 zugrunde gelegte Kfz-Aufkommen zwischen der Invalidenstraße und den Straßen am Landwehrkanalufer von 8 000 Kfz/Stunde und Richtung nach Auffassung der Bundesregierung noch real?

   Wenn ja, wie ist diese Annahme berechnet worden?

   Wenn nein, welches Kfz-Aufkommen wird derzeit zugrunde gelegt?

9. Wie hoch soll die Leistungsfähigkeit der Französischen Straße nach der Realisierung der geplanten Verlängerung dieser Straße von der Mauerstraße bis zur Ebertstraße sein?

10. Mit welchen Ergebnissen hat die Arbeitsgruppe ihren in Punkt 4 und 5 des Beschlusses vom 6. Juli 1993 übernommenen Prüfauftrag (Unter- bzw. Durchfahrung des Brandenburger Tors sowie Straßenbahnführung in der Leipziger Straße) realisiert?

11. Hält die Bundesregierung an ihrer früheren Einschätzung fest, daß eine oberirdische Straßenbahnführung durch die Leipziger Straße nicht in Frage kommt, und wenn ja, mit welcher Begründung?

12. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß durch eine Straßenbahnverbindung von der Friedrichstraße über das Reichstagsufer zum Lehrter Bahnhof die ÖPNV-Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels erheblich verbessert werden könnte, und welche Gründe sprechen ggf. gegen eine kurzfristige Realisierung dieser Straßenverbindung?

13. Wie viele Fahrgäste könnte diese Straßenbahnverbindung nach Kenntnis der Bundesregierung pro Tag aufnehmen?

14. Welche weiteren Straßenbahnlinien hält die Bundesregierung in der Berliner Mitte im Umfeld des Parlaments- und Regierungsviertels für notwendig und wünschenswert?

    Besteht hierzu Einvernehmen im Gemeinsamen Ausschuß, und in welchem Zeitrahmen ist die Realisierung weiterer Straßenbahnlinien möglich?

15. Unter welchen Bedingungen wäre die Bundesregierung bereit, sich an der Finanzierung von Straßenbahnlinien im Parlaments- und Regierungsviertel zu beteiligen?

16. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die Fertigstellung der U-Bahnlinie 5 zwischen Pariser Platz und Alexanderplatz erfolgen, und wie schätzt die Bundesregierung die Finanzierbarkeit des Vorhabens ein?

17. Wie soll nach Auffassung der Bundesregierung bis zur Fertigstellung der U-Bahnlinie 5 die ÖPNV-Erschließung des Parlaments- und Regierungsviertels gewährleistet werden?

18. Mit welchen Fahrgastzahlen pro Tag wird nach Kenntnis der Bundesregierung für die U-Bahnlinie 5 gerechnet, und wie viele Fahrgäste nutzen gegenwärtig den in diesem Bereich verkehrenden Bus 100 und 348?

19. Welche Grundstücke des Bundes sind von der Verkehrsplanung in der Berliner Mitte direkt oder indirekt betroffen?

20. Inwieweit vertragen sich nach Auffassung der Bundesregierung die geplante Verlängerung und der Ausbau der Französischen Straße mit dem unmittelbar daneben vorgesehenen Denkmal für die ermordeten Juden Europas?

21. Welche Grundstücke des Bundes wurden oder werden in öffentliches Straßenland umgewidmet, wie hoch ist der Wert dieser Grundstücke, und welche Regelungen zur Einbringung dieser Grundstücke durch den Bund bzw. zur Finanzierung gibt es zwischen dem Bund und dem Land Berlin?

22. Wird bei Durchbruch der Französischen Straße von der Mauerstraße zur Wilhelmstraße das bundeseigene Grundstück an der Wilhelmstraße bis zum Blockrand bebaubar bleiben?

    Wenn nicht, wird der Bund dafür entsprechend entschädigt?

23. In welcher Weise wurden und werden die anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner in die Verkehrsplanung einbezogen und vor zusätzlichen Verkehrsbelastungen geschützt?

24. Wer kommt für die Entschädigungsleistungen gegenüber den Anliegern (z. B. Mietminderungen bei der Wohnungsgesellschaft), die infolge von im Interesse des Bundes zu realisierenden Verkehrsmaßnahmen zu leisten sind, auf, und wie hoch werden die dafür voraussichtlich benötigten Mittel sein?

25. In welcher Höhe wurden Mittel des Bundes für den Ausbau der Behrenstraße und für damit verbundene Schallschutzmaßnahmen an den angrenzenden Wohnhäusern zur Verfügung gestellt?

26. Inwieweit ist durch den Bund gewährleistet, daß die auf seine Bitte hin erfolgte Sperrung der Dorotheenstraße den vereinbarten Zeitraum von acht Monaten nicht überschreitet?

27. Welche verkehrliche Bedeutung werden nach Auffassung der Bundesregierung die Dorotheenstraße sowie die Scheidemannstraße nach Fertigstellung der Bundesbauten erhalten, und wie soll dies baulich und verkehrstechnisch gesichert werden?

28. Mit welchen Verkehrsbeeinträchtigungen muß während der Sitzungswochen des Parlaments und während anderer protokollarisch bedeutsamer Veranstaltungen im Bereich des Parlaments- und Regierungsviertels gerechnet werden, und wie wird sich das auf die Verkehrssituation in der Berliner Innenstadt auswirken?

Bonn, den 24. März 1998

Dr. Dagmar Enkelmann
Dr. Christa Luft
Manfred Müller (Berlin)
Klaus-Jürgen Warnick
Dr. Gregor Gysi und Gruppe

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333